

CICLISMO RECREACIONAL E MOBILIDADE URBANA: ANÁLISE DAS MOTIVAÇÕES DOS CICLISTAS DE BLUMENAU/SC

Recebido em: 14/08/2023

Aprovado em: 24/01/2024

Licença: 

*Clóvis Reis*¹

Universidade Regional de Blumenau (FURB)

Blumenau – SC – Brasil

<https://orcid.org/0000-0002-8131-9229>

*Anna Carolina Clasen Anesi de Novaes Dutra Coirol*²

Universidade Regional de Blumenau (FURB)

Blumenau – SC – Brasil

<https://orcid.org/0000-0003-0852-1444>

*Leonardo Brandão*³

Universidade Regional de Blumenau (FURB)

Blumenau – SC – Brasil

<https://orcid.org/0000-0001-8306-1092>

*Paulo Sérgio Reinert*⁴

Universidade Regional de Blumenau (FURB)

Blumenau – SC – Brasil

<https://orcid.org/0009-0002-0196-3098>

RESUMO: A motivação é um fenômeno complexo que impulsiona as ações humanas. O diagnóstico de tais interesses oferece elementos de reflexão para a promoção de atividades e a implementação de políticas públicas. Neste contexto, o presente trabalho tem o objetivo de analisar as motivações dos praticantes de ciclismo recreacional de Blumenau/SC, município com uma população de 363 mil habitantes e uma malha cicloviária de 137 quilômetros. A coleta dos dados empíricos da pesquisa ocorreu por

¹ Doutor em Comunicação, professor do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR) e do Programa de Pós-Graduação em Direito (PPGD) da FURB.

² Graduado em Comunicação Social - Publicidade e Propaganda pelo Centro Universitário SOCIESC de Blumenau, especialista em Gestão de Projeto pela Uniasselvi e Mestra em Desenvolvimento Regional pela FURB. Atualmente é professora dos cursos de comunicação no Centro Universitário SOCIESC de Blumenau.

³ Doutor em Comunicação, professor do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR) e do Programa de Pós-Graduação em Direito (PPGD) da FURB.

⁴ Programa de Pós-Graduação em Administração - PPGAD (Capes 5) pela FURB, tem experiência em rotina administrativa na área de finanças e fiscal. Possui cursos de liderança, rotinas administrativas e fiscais, e tem desenvolvido experiência em programas de tratamento quantitativo, como SPSS, Stata e JASP. Compõe a equipe editorial da Revista de Negócios do Programa de Pós-Graduação em Administração (PPGAd) – FURB.

meio da aplicação de um questionário. Ao final, obteve-se uma amostra de 304 respondentes. Os resultados do estudo indicam que a motivação para as atividades físicas ocupa papel central na relação com outros fatores de interesse, contribuindo para a superação de aspectos eventualmente desencorajadores. Em contrapartida, praticantes que têm outras motivações, como a interação social e o desenvolvimento pessoal, dependem mais de estímulos encorajadores, o que sugere que em tais casos existe a necessidade de maior incentivo para a prática do ciclismo recreacional. As conclusões deste estudo são relevantes para planejadores urbanos e gestores de comunicação. Ao mensurar a pertinência de causas motivadoras e desmotivadoras do ciclismo, os resultados da pesquisa indicam a importância de investir em infraestrutura adequada como a expansão da rede cicloviária e a criação de campanhas de divulgação, a fim de promover a bicicleta como meio de transporte e/ou recreação.

PALAVRAS-CHAVE: Ciclismo recreacional. Mobilidade urbana. Motivações. Usos e gratificações. Bicicleta.

RECREATIONAL CYCLING AND URBAN MOBILITY: AN ANALYSIS OF THE MOTIVATIONS OF CYCLISTS IN BLUMENAU/SC

ABSTRACT: Motivation is a complex phenomenon that drives human actions. Diagnosing these interests provides elements for reflection in promoting activities and implementing public policies. In this context, the present study aims to analyze the motivations of recreational cyclists in Blumenau, SC (Brazil), a city with a population of 363,000 inhabitants and a cycling network of 137 kilometers. Empirical data for the research were collected through a questionnaire. Ultimately, a sample of 304 respondents was obtained. The study's results indicate that motivation for physical activities plays a central role in the relationship with other factors of interest, contributing to overcoming potentially discouraging aspects. Conversely, individuals motivated by other factors, such as social interaction and personal development, rely more on encouraging stimuli, suggesting that in such cases there's a need for greater incentives for recreational cycling. The conclusions of this study are relevant for urban planners and communication managers. By assessing the relevance of motivating and demotivating factors in cycling, the research results underscore the importance of investing in appropriate infrastructure, such as expanding the cycling network and launching promotional campaigns, to promote cycling as a means of transportation and/or recreation.

KEYWORDS: Recreational cycling. Urban mobility. Motivations. Uses and gratifications. Bicycle.

Introdução

As motivações são a força interna ou impulso do indivíduo, estruturadas a partir de uma complexa teia de sentimentos, experiências e desejos que orientam a realização das atividades humanas. Constituindo um pilar central no âmago do comportamento

humano, desempenham papel vital na interação com o mundo e, de forma mais significativa, com os demais seres humanos, delineando assim a extensa rede de relações que compõem o ambiente social (ALI; ABRAR; HAIDER, 2012; SIMPSON; BALSAM, 2016).

No âmbito do ciclismo recreacional, diferentes estudos investigam a motivação dos praticantes da atividade. Entre as pesquisas, incluem-se os trabalhos de LaChausse (2006), Skar, Odden e Inge Vistad (2008), Faulks, Dodd e Ritchie (2008), Winters *et al.* (2011), Ho *et al.* (2015), Useche *et al.* (2019), Nazarudin, Noordin e Abdullah (2020), Charreire *et al.* (2021), Oliveira *et al.* (2021), entre outros. Segundo tais investigações, os ciclistas se interessam por aspectos como a busca da felicidade, a sensação de pertencimento, a valorização da autoestima, o reconhecimento e a autorrealização, a relação com o ambiente, o lazer, a prática do exercício físico, a competição e a superação de metas.

Neste contexto, o presente trabalho tem o objetivo de analisar as motivações dos praticantes de ciclismo recreacional de Blumenau/SC, município do Estado de Santa Catarina com uma população de 363 mil habitantes (IBGE, 2022) e uma malha cicloviária de 137 quilômetros, divididos entre ciclofaixas (84 quilômetros), ciclovias (26 quilômetros) e passeios compartilhados (27 quilômetros). O Plano de Mobilidade Urbana de Blumenau destaca o potencial de crescimento da bicicleta como meio de transporte e prevê a integralização de uma rede cicloviária de 155 quilômetros em médio prazo (BLUMENAU, 2018). No entanto, se desconhecem estudos sobre a motivação dos praticantes do ciclismo no município, o que representa um desafio adicional à implementação de ações na área. A presente pesquisa busca suprir tal lacuna.

A compreensão das motivações é essencial para a promoção do ciclismo como uma alternativa de recreação que contribua para a satisfação das necessidades humanas e a melhoria da mobilidade urbana. A mobilidade é um desafio para os grandes centros e o crescimento das cidades tem pressionado os planejadores a adotar novas soluções de transporte (SCHRANK; EISELE e LOMAX, 2019). Em tais circunstâncias, a bicicleta figura como um meio mais sustentável e saudável, pois não emite poluentes e favorece a saúde física e mental, contribuindo para a qualidade de vida (PORRU *et al.*, 2020; HUDDE, 2022).

Em sua realização, a presente pesquisa emprega os estudos de Faulks, Dodd e Ritchie (2008) e de Useche *et al.* (2019) como referência teórica e metodológica. O trabalho adota uma abordagem quantitativa, utilizando a aplicação de questionários como método de coleta de dados. A amostra selecionada por conveniência contempla respostas de 304 ciclistas recreacionais. Os resultados são analisados com técnicas estatísticas, como análise de Alfa de Cronbach, correlação de Spearman e Modelagem de Equação Estrutural (MEE). As dimensões de análise incluem motivações sociais, intelectuais, de competência e de inibição, bem como fatores encorajadores e desencorajadores.

A estrutura do trabalho contempla as seguintes seções: esta Introdução, Fundamentação Teórica, Metodologia, Apresentação e Discussão dos Resultados e Considerações Finais. As reflexões aqui apresentadas integram um trabalho mais amplo e constituem uma aproximação preliminar ao tema, as quais se somam a esforços anteriores dos seus autores⁵. A iniciativa busca contribuir para a realização de novas

⁵ A presente pesquisa integra o projeto “Análise das relações entre ciclismo e desenvolvimento regional sustentável: Implicações para a configuração territorial da microrregião de Blumenau/SC”, contemplado com recursos do Edital de Chamada Pública FAPESC nº 15/2021 – Programa de Ciência, Tecnologia e Inovação de Apoio aos Grupos de Pesquisa da ACAFE.

pesquisas na área e, assim, favorecer o debate sobre ciclismo, recreação e mobilidade urbana.

Fundamentação Teórica

A motivação se refere a um conjunto de razões que explicam, induzem, incentivam, provocam ou estimulam uma ação ou comportamento humano (USECHE *et al.*, 2019; REINERT *et al.*, 2023). Hofstede (1983) afirma que diferentes motivos podem levar a um mesmo comportamento, enquanto Thorhauge *et al.* (2020) destacam que as motivações individuais e o ambiente em que o indivíduo está inserido influenciam as suas escolhas.

Steers, Mowday & Shapiro (2004) apontam características comuns em teorias da motivação: (1) energia para o comportamento humano, (2) direcionamento desse comportamento e (3) sustentação do comportamento. Charreire *et al.* (2021) destacam que a motivação é um fenômeno interno, relacionado a uma ação intencional que busca atender necessidades, desejos ou expectativas por meio de escolhas conscientes. As motivações surgem das necessidades e do contexto social, psicológico e circunstancial, e resultam na busca das fontes de satisfação.

O psicólogo americano Abraham Maslow desenvolveu o conceito de Hierarquia das Necessidades, que possui três princípios básicos em relação às motivações: 1) os seres humanos são motivados pelo desejo de satisfazer tipos específicos de necessidades; 2) essas necessidades são universais; 3) elas seguem uma ordem hierárquica sequencial. As necessidades podem ser divididas em três dimensões: necessidades básicas (fisiológicas e de segurança), necessidades psicológicas (sociais e de autoestima) e a dimensão do ego ou da realização pessoal. As necessidades superiores emergem somente após a satisfação das necessidades inferiores e, à medida

que uma necessidade é satisfeita, diminui de importância, levando o indivíduo a buscar a próxima necessidade na hierarquia (MASLOW, 1962).

No campo da comunicação, a partir dos anos 1940 e 1950, iniciaram-se estudos sobre o que motiva os consumidores a escolherem marcas, canais de informação e entretenimento. O modelo de usos e gratificações baseia-se em três princípios: 1) o consumidor é um participante ativo que busca suprir desejos e necessidades; 2) a escolha do que consumir e como isso satisfaz o indivíduo é determinada por ele mesmo; 3) o indivíduo é consciente dos motivos que o levam a escolher uma coisa em detrimento de outra (KATZ; BLUMLER e GUREVITCH, 1973).

Embora a teoria de usos e gratificações se concentre nas relações midiáticas, ela se aplica a diferentes áreas, pois seu principal objetivo é compreender as razões das escolhas dos indivíduos. Assim, são numerosos os estudos que relacionam motivações e ciclismo, por exemplo. LaChausse (2006) pesquisou as motivações de ciclistas competitivos e não-competitivos. Skar, Odden e Inge Vistad (2008) investigaram as motivações para a prática do *mountain bike*. Winters *et al.* (2011) compararam diferentes interesses para a prática do ciclismo, enquanto Ho *et al.* (2015), Nazarudin, Nordin e Abdullah (2020) analisaram a influência de diferentes interesses na prática do ciclismo recreacional.

Faulks, Dodd e Ritchie (2008) estudaram as motivações para os passeios de bicicleta, relacionando uma série de variáveis que se articulam em torno de quatro dimensões de análise, assim denominadas: “social” (relacionada à interação, amigos, estima pessoal), “intelectual” (relacionada à aprendizagem, à descoberta, à curiosidade), “domínio da competência” (relacionada à ideia de se manter ativo) e “inibição aos estímulos” (relacionada à busca por relaxamento físico e mental). A pesquisa constatou

a importância da interação social, do desafio pessoal e da preocupação com a saúde/forma física como fatores motivadores do ciclismo recreacional.

Por sua parte, Useche *et al.* (2019) investigaram aspectos que encorajam ou desencorajam o uso da bicicleta. O trabalho identificou a saúde física, a sustentabilidade ambiental e a economia como principais fatores de incentivo ao ciclismo, enquanto a percepção de risco de colisão, as condições climáticas adversas e a falta de segurança seriam os obstáculos mais relevantes. De acordo com o estudo, indivíduos que pedalam com mais regularidade estão menos propensos a acidentes.

Em suma, as pesquisas anteriores demonstram que a motivação para o ciclismo é um fenômeno complexo e multifacetado, influenciado por fatores individuais, culturais e contextuais (OLIVEIRA *et al.* 2021). O ciclismo recreacional é capaz de suprir uma ampla gama de necessidades humanas, desde as básicas até aquelas relacionadas à autorrealização (TEIXEIRA; SILVA e SÁ, 2021). Portanto, ao se compreender as motivações por trás dessa prática, pode-se entender o seu potencial para promover o bem-estar, o crescimento pessoal, a satisfação dos indivíduos, a melhoria do ambiente em que as pessoas vivem (VAN DER MEULEN, 2022). Como constata Busarello e Reis (2023), a implantação de circuitos cicloviários pode produzir uma série de transformações territoriais.

Cidades reconhecidas por planejamento urbano eficiente priorizam zoneamento funcional, infraestrutura integrada, espaços verdes, áreas de lazer, sustentabilidade, acessibilidade e mobilidade (ROLIM; BAPTISTA, 2021). No entanto, mesmo em centros considerados “inteligentes”, enfrentam-se problemas como congestionamentos, poluição e falta de infraestrutura adequada para os deslocamentos cotidianos (LUGER–BAZINGER; HORNING–PRÄHAUSER, 2021).

Nesse contexto, a bicicleta figura como uma alternativa para a promoção de uma mobilidade mais sustentável e saudável (KALTENBRUNNER *et al.*, 2010). Clássica ou elétrica, a bicicleta não usa combustíveis fósseis e não emite poluentes, constituindo uma forma de reduzir o impacto ambiental das cidades (HUDDE, 2022). Silenciosa, ocupa pouco espaço, promove a saúde física e mental, além de proporcionar recreação e contribuir para a qualidade de vida da população (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2016).

Metodologia

Desde a perspectiva da metodologia científica, classifica-se o presente trabalho como uma pesquisa aplicada (quanto à natureza), quantitativa (quanto à abordagem do problema) e exploratória-descritiva (quanto à realização dos objetivos). A coleta dos dados empíricos ocorreu por meio da aplicação de um questionário na ferramenta Google Forms, no período de 15 de junho a 5 de julho de 2021. A fim de estimular a participação, realizou-se a divulgação da pesquisa nas redes sociais Facebook e Instagram. Ao final, obteve-se uma amostra de 304 respondentes.

O questionário continha 62 perguntas, distribuídas em cinco dimensões de motivações relacionados à pesquisa de Faulks, Dodd e Ritchie (2008). Além disso, foram incorporadas duas dimensões de fatores encorajadores e desencorajadores para a prática do ciclismo, incorporados de Useche *et al.* (2019). A seguir, se apresenta o quadro com as dimensões da pesquisa, suas respectivas variáveis, assim como as referências teórico-metodológicas do estudo.

Quadro 1: Roteiro para análise das motivações do ciclismo recreacional

Dimensões	Variáveis	Referência
Denominada “social”: tem como objetivo descobrir motivações relacionadas à interação	Construir amizades	Faulks, Dodd e Ritchie (2008)
	Conhecer novas e diferentes pessoas	
	Ser socialmente competente e habilidoso	
	Interagir com outras pessoas	

social, amizades, estima pessoal.	Desenvolver amizades intimas	Useche <i>et al.</i> (2019)
	Pertencer a algo	
	Ganhar respeito	
	Revelar meus pensamento ou habilidade fisicas	
Denominada “intelectual”, tem como objetivo descobrir motivações relacionadas à aprendizagem, à descoberta, à curiosidade.	Aprender sobre as coisas ao redor de mim	
	Ser criativo	
	Satisfazer a minha curiosidade	
	Descobrir coisas novas	
	Expandir meu conhecimento	
	Explorar novas ideias	
	Usar minha imaginação	
Denominada “competência”, tem como objetivo descobrir motivações relacionadas à ideia de se manter ativo.	Aprender sobre mim	
	Desenvolver a aptidão física	
	Ser ativo	
	Ser bom no ciclismo	
	Desafiar minhas habilidades	
	Se manter em forma fisicamente	
Denominada “inibição de estímulos”, tem como objetivo descobrir motivações relacionadas à busca por relaxamento físico e mental.	Usar as minhas habilidades físicas	
	Aliviar o estresse e a tensão	
	Evitar a confusão e agitação das atividades diárias	
	Descansar	
	Desfrutar do meu tempo	
	Diminuir ritmo	
	Relaxar fisicamente	
	Relaxar mentalmente	
Denominada “fatores encorajadores”, tem como objetivo descobrir motivações que encorajam o ciclismo.	Porque às vezes gosto de estar sozinho	
	Por questões ambientais	
	Por questões econômicas	
	Para percorrer melhores os espaços da cidade	
	Por questões políticas	
Denominada “fatores desencorajadores”, tem como objetivo descobrir motivações que desencorajam o ciclismo.	Por questões sociais	
	Falta de bicicletário	
	Clima	
	Falta de condicionamento físico	
	Desrespeito por parte dos motoristas	
	Falta de incentivo por parte do governo para esse tipo de lazer	
	Insegurança no trânsito	
	Muitos morros	
Falta de serviços relacionados a bicicleta		
Falta de vias adequadas		

Fonte: Autores (2023).

Com base no Quadro 1, os participantes respondiam um questionário cujas respostas seguiam uma escala de cinco pontos, começando por “não sei” (0), “discordo totalmente” (1), “discordo” (2), passando a “concordo” (3) e “concordo totalmente” (4). Para a análise das respostas, adotou-se procedimentos estatísticos que incluíram a análise de Alfa de Cronbach, correlação de Spearman e Modelagem de Equação

Estrutural (MEE). Para tais procedimentos, utilizou-se os softwares SmartPLS 2.0 e IBM SPSS 23.

Apresentação e Discussão dos Resultados

Conforme apresentado na Tabela 1, a amostra do estudo é composta predominantemente por participantes do gênero feminino (45,1%) e masculino (53,6%), com uma pequena parcela identificada como “outros” (1,3%). A faixa etária mais representativa na amostra é de 30 a 39 anos (33,9%), seguida pela faixa de 20 a 29 anos (28,3%). As faixas etárias mais jovens (15 a 19 anos) e mais velhas (50 anos ou mais) apresentaram menor representatividade, indicando que o ciclismo recreacional atrai principalmente indivíduos na faixa dos 30 anos.

Em relação à escolaridade dos respondentes, a maioria possui formação em nível superior (43,8%), seguida por aqueles com pós-graduação em nível de especialização (23,7%). Além disso, uma parcela significativa da amostra tem ensino médio completo ou incompleto (18,4%). Essa diversidade de níveis educacionais sugere que o ciclismo recreacional atrai pessoas com diferentes graus de instrução, o que pode indicar uma variedade de motivações e interesses relacionados à sua prática.

Em termos de renda familiar, a maioria dos participantes recebe até cinco salários mínimos (54,6%), seguida por aqueles com renda de seis a dez salários mínimos (28,9%). Uma proporção menor da amostra possui uma renda superior a 10 salários mínimos (16,4%). Tais informações oferecem subsídios sobre a acessibilidade e o impacto econômico do ciclismo recreacional, além de ajudar a compreender possíveis correlações entre renda e motivações para a prática do ciclismo.

Tabela 1: Perfil sociodemográfico dos respondentes

	Características sociodemográficas	Frequência	%
Gênero	Feminino	137	45,1%

	Masculino	163	53,6%
	Outros	4	1,3%
	Total	304	100,0%
Faixa Etária	15 a 19	17	5,6%
	20 a 29	86	28,3%
	30 a 39	103	33,9%
	40 a 49	65	21,4%
	50 ou mais	33	10,9%
	Total	304	100,0%
Escolaridade	Ensino Fundamental (completo/incompleto)	1	0,3%
	Ensino Médio (completo/incompleto)	56	18,4%
	Graduação (completo/incompleto)	133	43,8%
	Lato Sensu (completo/incompleto)	72	23,7%
	Stricto Sensu (completo/incompleto)	42	13,8%
	Total	304	100,0%
Renda familiar	Até 5 salários mínimos	166	54,6%
	de 6 a 10 salários mínimos	88	28,9%
	Mais de 10 salários mínimos	50	16,4%
	Total	304	100,0%

Fonte: Autores (2023).

Como se observa na Tabela 2, alguns resultados se destacam nas respostas dos participantes. Com relação à dimensão social, a maioria dos participantes concorda que a prática do ciclismo recreacional contribui principalmente para interagir com outras pessoas (85,9%), conhecer pessoas (80,9%) e construir amizades (79,3%). Na dimensão intelectual, os respondentes relacionaram o ciclismo a descobrir coisas novas (94,4%) e aprender sobre coisas ao seu redor (91,8%).

Na dimensão competência, os participantes concordam que o ciclismo recreacional contribui para serem ativos (99,3%), se manterem em forma (97%) e usarem as habilidades físicas (96,73%). No que se refere à dimensão denominada inibição de estímulos, os respondentes destacaram a relação entre ciclismo e relaxamento mental (97,7%), aproveitamento do tempo (96,4%) e alívio do estresse e da tensão (96,1%).

No que tange aos fatores encorajadores do ciclismo, os participantes destacaram principalmente a relação com os espaços da cidade (91,5%) e as questões ambientais (80,2%). Os aspectos políticos e econômicos se situaram no outro extremo da tabela. Quanto às desmotivações, destacam-se a falta de vias adequadas (88,8%), o desrespeito dos motoristas (88,2%) e a insegurança no trânsito (87,8%). A falta de condicionamento físico e o relevo do município são os fatores que menos desencorajam a prática do ciclismo.

Tabela 2: Motivações para a prática do ciclismo recreacional

Variáveis	Indecisos		Discordam		Concordam	
	0		1 e 2		3 e 4	
	Frequência		Frequência		Frequência	
Construir amizades	34	11,2%	29	9,5%	241	79,3%
Conhecer novas e diferentes pessoas	28	9,2%	30	9,9%	246	80,9%
Ser socialmente competente e habilidoso	75	24,7%	78	25,7%	151	49,6%
Interagir com outras pessoas	15	4,9%	28	9,2%	261	85,9%
Desenvolver amizades íntimas	70	23,0%	80	26,3%	154	50,7%
Pertencer a algo	56	18,4%	68	22,4%	180	59,2%
Ganhar respeito	79	26,0%	112	36,8%	113	37,2%
Revelar meus pensamento ou habilidade físicas	32	10,5%	32	10,6%	240	78,9%
Aprender sobre as coisas ao redor de mim	13	4,3%	12	3,9%	279	91,8%
Ser criativo	43	14,2%	21	6,9%	240	78,9%
Satisfazer a minha curiosidade	26	8,5%	16	5,3%	262	86,2%
Descobrir coisas novas	9	3,0%	8	2,6%	287	94,4%
Expandir meu conhecimento	26	8,5%	19	6,3%	259	85,2%
Explorar novas ideias	21	6,9%	15	4,9%	268	88,2%
Usar minha imaginação	32	10,5%	19	6,3%	253	83,2%
Aprender sobre mim	20	6,6%	15	4,9%	269	88,5%
Desenvolver a aptidão física	9	3,0%	2	0,7%	293	96,3%
Ser ativo	2	0,7%	0	0,0%	302	99,3%
Ser bom no ciclismo	35	11,5%	19	6,3%	250	82,2%
Desafiar minhas habilidades	17	5,6%	5	1,6%	282	92,8%
Se manter em forma fisicamente	7	2,3%	2	0,7%	295	97,0%
Usar as minhas habilidades físicas	6	2,0%	4	1,3%	294	96,7%
Aliviar o estresse e a tensão	8	2,6%	4	1,3%	292	96,1%
Evitar a confusão e agitação das atividades diárias	24	7,9%	18	5,9%	262	86,2%
Descansar	34	11,2%	29	9,5%	241	79,3%
Desfrutar do meu tempo	7	2,3%	4	1,3%	293	96,4%
Diminuir ritmo	66	21,7%	33	10,9%	205	67,4%
Relaxar fisicamente	29	9,5%	30	9,9%	245	80,6%
Relaxar mentalmente	5	1,6%	2	0,7%	297	97,7%
Porque às vezes gosto de estar sozinho	23	7,6%	35	11,5%	246	80,9%
Por questões ambientais	26	8,6%	34	11,2%	244	80,2%
Por questões econômicas	26	8,6%	85	28,0%	193	63,4%
Para percorrer melhor os espaços da cidade	12	3,9%	14	4,6%	278	91,5%
Por questões políticas	56	18,4%	114	37,5%	134	44,1%

Por questões sociais	41	13,5%	44	14,5%	219	72,0%
Falta de bicicletário	21	6,9%	63	20,7%	220	72,4%
Clima	22	7,2%	67	22,0%	215	70,8%
Falta de condicionamento físico	33	10,9%	185	60,9%	86	28,2%
Desrespeito por parte dos motoristas	11	3,6%	25	8,2%	268	88,2%
Falta de incentivo por parte do governo para esse tipo de lazer	27	8,9%	76	25,0%	201	66,1%
Insegurança no trânsito	10	3,3%	27	8,9%	267	87,8%
Muitos morros	22	7,2%	143	47,0%	139	45,8%
Falta de serviços relacionados a bicicleta	32	10,5%	90	29,6%	182	59,9%
Falta de vias adequadas	10	3,3%	24	7,9%	270	88,8%

Fonte: Autores (2023).

Com o propósito de avaliar a confiabilidade do presente estudo, ou seja, a consistência das respostas fornecidas pelos ciclistas, foi calculado o coeficiente *Alfa de Cronbach*. Segundo Hair *et al.* (2009), um índice superior a 0,600 é considerado adequado para garantir a validade dos dados, uma vez que a confiabilidade varia entre 0 e 1.

Os resultados da Tabela 3 evidenciam que as escalas utilizadas para medir as diferentes dimensões do estudo demonstram uma consistência interna satisfatória, garantindo assim a confiabilidade das medidas obtidas para cada construto. O resultado reforça a qualidade do instrumento de coleta de dados e a robustez dos resultados da pesquisa.

Tabela 3: Confiabilidade do estudo, de acordo com o coeficiente *Alfa de Cronbach*

Dimensões	Alfa Cronbach	Nº de itens
Social	0,819	8
Intelectual	0,881	8
Competência	0,801	6
Inibição	0,724	8
Motivações	0,791	5
Desmotivações	0,748	9

Fonte: Autores (2023).

A fim de avaliar as relações entre as variáveis do estudo, realizou-se o cálculo da correlação de Spearman. Segundo Hair *et al.* (2009), a correlação de Spearman é uma medida estatística não paramétrica que avalia a relação monotônica entre duas variáveis

ordenadas. O coeficiente varia entre -1 e 1, onde -1 indica uma correlação inversa perfeita, 1 indica uma correlação direta perfeita e 0 indica nenhuma correlação.

Como se verifica na Tabela 4, os “fatores desencorajadores” apresentam uma correlação positiva significativa com a dimensão social ($r = 0,550$, $p < 0,01$) e com a dimensão intelectual ($r = 0,485$, $p < 0,01$). O resultado indica que as maiores desmotivações estão associadas a níveis mais altos de preocupação social e intelectual entre os ciclistas que compõem a amostra.

Além disso, as desmotivações também apresentam correlações positivas significativas com as dimensões de competência ($r = 0,443$, $p < 0,01$) e inibição ($r = 0,440$, $p < 0,01$). Os resultados sugerem que os ciclistas que experimentam mais desmotivações tendem a ter menor percepção de competência e maiores níveis de inibição em relação à prática do ciclismo recreacional. No entanto, a dimensão dos fatores desencorajadores não apresenta uma correlação significativa com a dimensão dos fatores encorajadores ($r = 0,249$, $p > 0,01$). O resultado indica que as desmotivações e as motivações podem ser consideradas como fatores independentes no contexto do ciclismo recreacional.

Tabela 4: Correlações de Spearman e a dimensão desmotivações

	Média	Social	Desmotivações	Intelectual	Competência	Inibição	Motivações
Social	2,610	1,000					
Desmotivações	2,800	0,550	1,000				
Intelectual	3,280	0,485 **	0,148**	1,000			
Competência	3,600	0,443**	0,760	0,476**	1,000		
Inibição	3,260	0,440**	0,188**	0,365**	0,395**	1,000	
Motivações	2,810	0,249**	0,237**	0,383**	0,251**	0,316**	1,000

** . A correlação é significativa no nível 0,01 (bilateral).

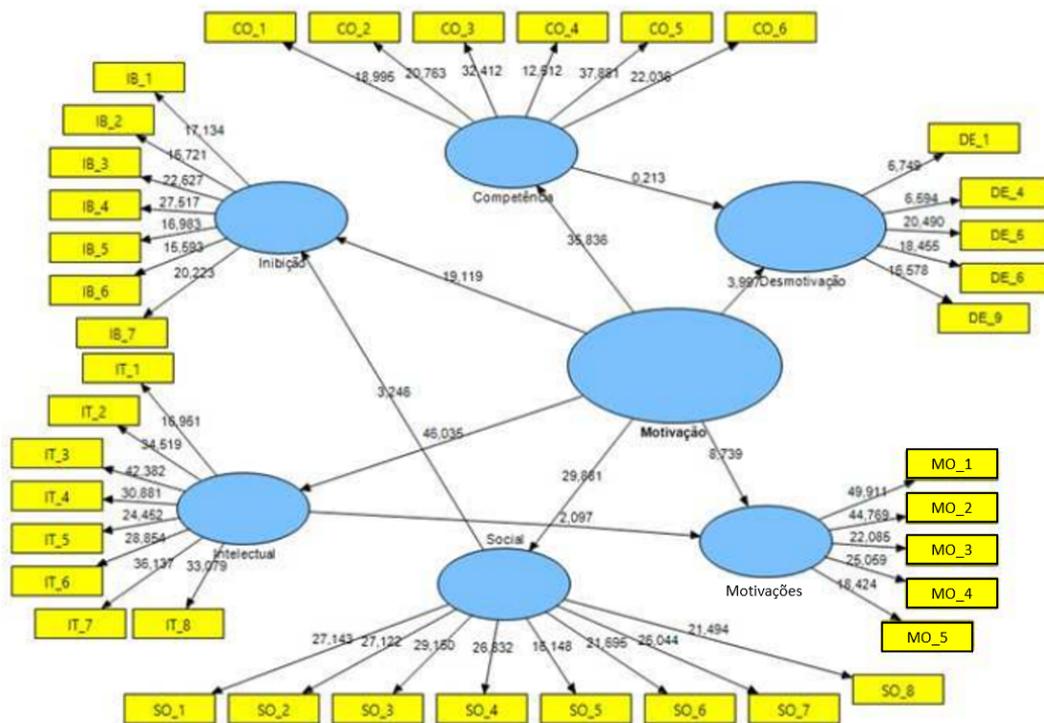
Fonte: Autores (2023).

Outra técnica utilizada no estudo foi a Modelagem de Equações Estruturais (MEE). Segundo Hair *et al.* (2009), essa abordagem proporciona uma forma direta de lidar com múltiplas relações simultaneamente. Com efeito, ao analisar a Figura 1 é

possível identificar relações entre variáveis que não foram observadas nos testes anteriores. A partir da relação geral das motivações com as dimensões específicas, observa-se que a relação mais forte é com a dimensão intelectual (0,824), indicando que uma motivação intelectual sólida está associada a correlações mais fortes com as outras dimensões. Por outro lado, a correlação entre as motivações como um todo e a dimensão desmotivações apresenta a correlação mais fraca (0,249), uma vez que ambas são mutuamente opostas.

No que diz respeito às desmotivações, foram identificadas relações inexistentes que foram excluídas da análise, tais como “clima”, “falta de condicionamento físico”, “muitos morros” e “falta de serviços relacionados a bicicleta”.

Figura 1: Relações entre variáveis na Modelagem de Equações Estruturais (*bootstrap*)



Fonte: Autores (2023).

A fim de avaliar a confiabilidade e a consistência da Modelagem de Equação Estrutural, procedeu-se a avaliação da Confiabilidade Composta e do Alfa de Cronbach.

De acordo com Ringle, Silva e Bido (2014), para garantir que a amostra esteja livre de vieses e que as respostas sejam confiáveis, os valores do *Alfa de Cronbach* devem ser superiores a 0,60 ou 0,70 em pesquisas exploratórias, e os valores da Confiabilidade Composta devem estar entre 0,70 e 0,90 para serem considerados satisfatórios. Tais parâmetros se confirmam ao se analisar a Tabela 4, o que atesta a robustez da MEE apresentada anteriormente.

Tabela 5: Consistência do modelo de análise

	AVE	Confiabilidade Composta	R Square	Alfa Cronbah
Competência	0,541198	0,875798	0,584965	0,82904
Desmotivações	0,513899	0,83811	0,067465	0,79061
Inibição	0,42662	0,838265	0,509	0,774455
Intelectual	0,552964	0,907746	0,678498	0,883191
Social	0,449899	0,866407	0,527824	0,822585
Motivações	0,539232	0,852633	0,312533	0,78659

Fonte: Autores (2023).

A partir dos dados apresentados anteriormente, as descobertas desta pesquisa podem ser sumarizadas do seguinte modo:

- O ciclismo recreacional congrega participantes com um perfil sociodemográfico heterogêneo, com ênfase nos praticantes com idade variável entre 20 e 39 anos, escolaridade em nível de graduação (completa/incompleta) e renda familiar entre 6 e 10 salários mínimos.

- Os propósitos de se manter ativo e relaxado física e mentalmente constituem as principais motivações para a prática do ciclismo recreacional.

- A relação com o entorno configura-se como o principal fator encorajador do ciclismo recreacional, enquanto o desrespeito de motoristas, a falta de vias adequadas e a insegurança no trânsito são os aspectos que mais desencorajam a atividade.

- Os fatores desencorajadores exercem mais influência entre os ciclistas que buscam interação social e desenvolvimento pessoal, e são menos importantes para aqueles que pedalam para se manter ativos e relaxados.

- Inversamente, os fatores encorajadores estão mais associados à descoberta, à curiosidade, à interação e à imaginação.

- Em outras palavras: quem prioriza a atividade física se desmotiva menos, não obstante a existência de fatores desencorajadores, enquanto quem está interessado em conhecer pessoas, desenvolver amizades ou expandir o autoconhecimento precisa de mais motivação para a prática do ciclismo recreacional.

- Portanto, a chave para entender a motivação no ciclismo recreacional é descobrir a importância que os praticantes atribuem à atividade física propriamente dita. Quanto mais relevantes forem os fatores relacionados ao desenvolvimento de tais habilidades, mais o indivíduo valoriza a importância de se manter em forma, relaxado e aberto às descobertas.

Assim, com base nos resultados deste estudo, é possível chegar a três conclusões principais:

1) A primeira é que as motivações dos ciclistas recreacionais estão relacionadas a diferentes dimensões, como interação social, aprendizagem, competência física e relaxamento. Os resultados mostram que os ciclistas buscam construir amizades, conhecer pessoas, desenvolver habilidades sociais, explorar o ambiente ao redor, satisfazer a curiosidade, desafiar as habilidades físicas e aproveitar os momentos de relaxamento.

2) A segunda conclusão é que as desmotivações dos ciclistas recreacionais também desempenham um papel significativo em sua participação na prática do ciclismo. Fatores como falta de incentivo por parte do governo, falta de infraestrutura

adequada e preocupações com o ambiente físico e social podem afetar a motivação dos ciclistas. Compreender essas desmotivações é fundamental para identificar os obstáculos à prática do ciclismo recreacional e buscar soluções que incentivem essa atividade.

Tanto a primeira quanto a segunda conclusão deste trabalho dialogam com uma série de estudos precedentes sobre ciclismo recreacional, entre os quais se incluem as contribuições de LaChausse (2006), Skar, Odden e Inge Vistad (2008), Faulks, Dodd e Ritchie (2008), Winters *et al.* (2011), Ho *et al.* (2015), Useche *et al.* (2019), Nazarudin, Nordin e Abdullah (2020), Charreire *et al.* (2021), Oliveira *et al.* (2021), entre outros. Tais pesquisas demonstram a importância de fatores como a sensação de felicidade e de pertencimento, o desenvolvimento pessoal, as interações sociais, a relação com o meio ambiente e as oportunidades de relaxamento entre as motivações para o ciclismo recreacional.

3) Por tais razões, a terceira conclusão do presente trabalho constitui, possivelmente, a descoberta mais relevante no diálogo com as pesquisas anteriores. Ela demonstra como a motivação para a atividade física exerce um papel central na relação com diferentes aspectos do comportamento humano na prática do ciclismo recreacional. A vinculação entre as dimensões competência e desmotivações sugere que, à medida que os indivíduos se sentem mais capazes, podem enfrentar desafios que eventualmente desmotivem os demais. Em contrapartida, quem pedala movido por outros objetivos, está mais sujeito aos fatores desencorajadores, demandando maior incentivo para a prática da atividade.

Tal constatação atesta a importância de levar em conta, no contexto das motivações para o ciclismo recreacional, o interesse que o indivíduo demonstra para desenvolver a aptidão física, aprimorar as suas habilidades e manter-se em forma. O

diagnóstico das motivações é fundamental para compreender o engajamento dos ciclistas e pode contribuir para o desenvolvimento de estratégias de promoção e incentivo ao ciclismo recreacional. Afinal, as escolhas do indivíduo estão diretamente ligadas à satisfação proporcionada pelas respectivas atividades.

Considerações Finais

Em suma, este estudo contribui para o entendimento das motivações e desmotivações dos ciclistas recreacionais, fornecendo elementos de reflexão para o desenvolvimento de estratégias de promoção do ciclismo recreacional e de políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana.

No contexto acadêmico, as implicações deste estudo são relevantes para os campos da do planejamento urbano, da comunicação, do esporte e do lazer. Os resultados fornecem pistas sobre as motivações e desmotivações dos ciclistas recreacionais, contribuindo para o conhecimento teórico e empírico nessa área. Além disso, o uso de métodos quantitativos demonstra a viabilidade de aplicação de técnicas estatísticas para a análise de dados relacionados ao comportamento humano.

No âmbito gerencial, as implicações deste estudo são relevantes para gestores de comunicação e planejadores urbanos que desejam promover o uso da bicicleta como meio de transporte e lazer. Os resultados destacam a importância de investir em infraestrutura adequada, como a expansão da rede cicloviária e a criação de campanhas de divulgação que promovam o uso da bicicleta. Além disso, apontam a relevância de determinados fatores encorajadores e desencorajadores à prática do ciclismo.

Por fim, cumpre observar que o presente trabalho possui algumas limitações. A pesquisa se concentrou nas motivações e desmotivações dos ciclistas, deixando de explorar aspectos da relação entre o ciclismo e a mobilidade urbana. Portanto, sugere-se

que futuras investigações considerem novas variáveis relacionadas à utilização cotidiana da bicicleta, o que complementaria a compreensão acerca do tema.

REFERÊNCIAS

ALI, Akbar; ABRAR, Maira; HAIDER, Jahanzaib. Impact of Motivation on the working performance of employees-A case study of Pakistan. **Asian Journal of Research in Business Economics and Management**, v. 2, n. 7, p. 328-340, 2012.

BLUMENAU. **Decreto nº 11.740, de 7 de maio de 2018**. Aprova o Plano de Mobilidade Urbana do município de Blumenau. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/b/blumenau/decreto/2018/1175/11748/decreto-n-11748-2018-aprova-o-plano-de-mobilidade-urbana-do-municipio-de-blumenau> Acesso em: 13 mar. 2021.

BUSARELLO, Mônica Tatiana Bunese; REIS, Clóvis. Circuito de cicloturismo e transformações territoriais no Médio Vale do Itajaí/SC (2006/2018). **Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento**, v. 12, n. 1, p. 106-121, 2023.

CHARREIRE, Hélène; RODA, Céline; FEUILLET, Thierry; PIOMBINI, A.; BARDOS, H.; RUTTER, H. COMPERNOLLE, S.; MACKENBACH, J.; LAKERVELD, J.; OPPERT, J. Walking, cycling, and public transport for commuting and non-commuting travels across 5 European urban regions: Modal choice correlates and motivations. **Journal of transport geography**, v. 96, p. 103196, 2021.

FAULKS, Pamela; DODD, John; RITCHIE, Brent. Bicycle tourism as an opportunity for recreation and restoration? Investigating the motivations of bike ride participants. *In: New Zealand Tourism & Hospitality Research Conference*. Lincoln University, 2008. p. 1-27.

HAIR, Joseph F; BLACK, W. C., BABIN, B. J., ANDERSON, R. E., & TATHAM, R. L. **Análise multivariada de dados**. Bookman Editora, 2009.

HO, Chaang-Iuan; LIAO, Tsai-Yuan; HUANG, Shu-Chin; CHEN, Hui-Mei. Beyond environmental concerns: using means–end chains to explore the personal psychological values and motivations of leisure/recreational cyclists. **Journal of Sustainable Tourism**, v. 23, n. 2, p. 234-254, 2015.

HOFSTEDE, Geert. The cultural relativity of organizational practices and theories. **Journal of international business studies**, v. 14, p. 75-89, 1983.

HUDEDE, Ansgar. Educational differences in cycling: Evidence from German cities. **Sociology**, v. 56, n. 5, p. 909-929, 2022.

IBGE. Panorama – Censo 2022. **Revista do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, v.10, n.2, p.123-145, 2022. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>

KALTENBRUNNER, Martin; KETTLGRUBER, Gerald; SIKET, Christian; SCHWODIAUER, Reinhard; BAUER, Siegfried. Stretchable batteries: arrays of ultracompliant electrochemical dry gel cells for stretchable electronics (Adv. Mater. 18/2010). **Advanced materials**, v. 22, n. 18, 2010.

KATZ, Elihu; BLUMLER, Jay G.; GUREVITCH, Michael. Uses and gratifications research. **The public opinion quarterly**, v. 37, n. 4, p. 509-523, 1973.

LACHAUSSE, Robert G. Motives of competitive and non-competitive cyclists. **Journal of sport behavior**, v. 29, n. 4, p. 304, 2006.

LUGER–BAZINGER, Claudia; HORNING–PRÄHAUSER, Veronika. Innovation for sustainable cities: The effects of nudging and gamification methods on urban mobility and sustainability behaviour. **GI_Forum 2021**, v. 9, p. 251-258, 2021.

MASLOW, Abraham H. Deficiency motivation and growth motivation. *In*: UNIVERSITY OF NEBRASKA SYMPOSIUM ON MOTIVATION, Jan, 1955. This chapter is a condensed version of a lecture presented before the aforementioned symposium. D Van Nostrand, 1962.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Cartilha do ciclista**. Brasília, 2016. Disponível em: <http://cidades.gov.br/publica%C3%A7%C3%B5es/item/12-cartilha-de-ciclista> Acesso em: 16 mar. 2021.

NAZARUDIN, Mohamad Nizam; NOORDIN, Mohd Firdaus Abdullah & Zakiah. What Motivate Borneo International Marathon Runners? **International Research Journal of Education and Sciences**, v. 4, n. 1, p. 20-27, 2020.

OLIVEIRA, Franklin; NERY, Dilan; COSTA, Daniel; SILVA, Ivanovitch; LIMA, Luciana. A survey of technologies and recent developments for sustainable smart cycling. **Sustainability**, v. 13, n. 6, p. 3422, 2021.

PORRU, Simone; MISSO, Francesco; PANI, Filippo; REPETTO, Cino. Smart mobility and public transport: Opportunities and challenges in rural and urban areas. **Journal of traffic and transportation engineering (English edition)**, v. 7, n. 1, p. 88-97, 2020.

REINERT, Paulo; PATRÍCIO, Giovanni; KROENKE, Adriana; ZUCCO, Fabricia; BONA, Rafael; BUSNELLO, Vinícius. Motivações para o Trabalho Voluntário e sua Influência no Bem-estar Subjetivo Durante a Pandemia COVID-19. **Revista de Negócios**, v. 27, n. 4, p. 19-35, 2023.

RINGLE, Christian M.; SILVA, Dirceu da; BIDO, Diógenes. Modelagem de equações estruturais com utilização do SmartPLS. **REMark-Revista Brasileira de Marketing**, v. 13, n. 2, p. 56-73, 2014.

ROLIM, Catarina C.; BAPTISTA, Patrícia. Sharing lisboa: A digital social market to promote sustainable and energy efficient behaviours. **Climate**, v. 9, n. 2, p. 34, 2021.

SKÅR, Margrete; ODDEN, Alf; INGE VISTAD, Odd. Motivation for mountain biking in Norway: Change and stability in late-modern outdoor recreation. **Norsk Geografisk Tidsskrift-Norwegian Journal of Geography**, v. 62, n. 1, p. 36-45, 2008.

- SCHRANK, David; EISELE, Bill; LOMAX, Tim. **Urban mobility report 2019**. 2019.
- SIMPSON, Eleanor H.; BALSAM, Peter D. The behavioral neuroscience of motivation: an overview of concepts, measures, and translational applications. **Behavioral neuroscience of motivation**, p. 1-12, 2016.
- STEERS, Richard M.; MOWDAY, Richard T.; SHAPIRO, Debra L. The future of work motivation theory. **Academy of Management review**, v. 29, n. 3, p. 379-387, 2004.
- TEIXEIRA, João Filipe; SILVA, Cecília; E SÁ, Frederico Moura. The motivations for using bike sharing during the COVID-19 pandemic: Insights from Lisbon. **Transportation research part F: traffic psychology and behaviour**, v. 82, p. 378-399, 2021.
- THORHAUGE, Mikkel et al. Mobility needs, activity patterns and activity flexibility: How subjective and objective constraints influence mode choice. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 139, p. 255-272, 2020.
- USECHE, Sergio A. *et al.* Healthy but risky: A descriptive study on cyclists' encouraging and discouraging factors for using bicycles, habits and safety outcomes. **Transportation research part F: traffic psychology and behaviour**, v. 62, p. 587-598, 2019.
- VAN DER MEULEN, Janet. Road safety beyond the automobility norm? Can Swedish road safety policy escape the automobility norm and facilitate cycling instead—lessons from the Netherlands. **Applied Mobilities**, p. 1-20, 2022.
- WINTERS, M., DAVIDSON, G., KAO, D., & TESCHKE, K. Motivators and deterrents of bicycling: comparing influences on decisions to ride. **Transportation**, v. 38, p. 153-168, 2011.

Endereço dos(as) Autores(as):

Clóvis Reis
Endereço eletrônico: clovis@furb.br

Anna Carolina Clasen Anesi de Novaes Dutra Coirolo
Endereço eletrônico: ana@furb.br

Leonardo Brandão
Endereço eletrônico: leobrandao@furb.br

Paulo Sérgio Reinert
Endereço eletrônico: paulo.sreinert@gmail.com